

# Társadalmi kultúra és a Közlekedési kultúra hatása



*Mészáros András  
forgalmi üzemviteli mérnök*

Budapest, 2024. Január 31.

# Mi is a közlekedési kultúra?

A közlekedési kultúra az, ahogyan az emberek viselkednek és interakcióba lépnek egymással közlekedés közben.

A közlekedési kultúra a közlekedési szabályok betartását, a tiszteletet mások iránt, az empátikus viselkedést és a biztonságos közlekedést foglalja magában.

# Jellemzői:

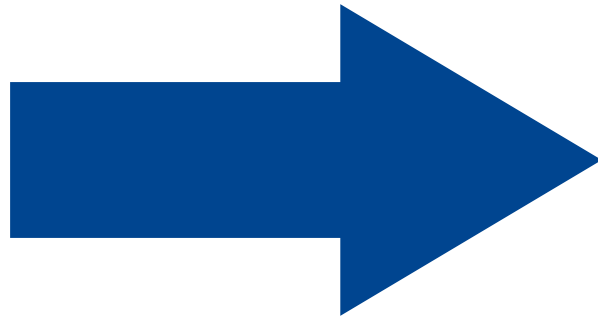
- Közlekedési szabályok betartása: A közlekedési kultúra alapja a közlekedési szabályok betartása. Ez magában foglalja a sebességkorlátozások, az elsőbbségadás szabályainak betartását, a megfelelő jelzések használatát és más hasonló szabályokat.
- Tisztelet mások iránt: A jó közlekedési kultúra azt jelenti, hogy tiszteletben tartjuk mások jogait és helyzetét közlekedés közben. Ez magában foglalhatja az előzéssel kapcsolatos türelmet, a gyalogosok és a kerékpárosok iránti figyelmet, valamint a más járművezetőkkel szembeni udvariasságot.
- Empátia és figyelem: A közlekedési kultúra azt is magában foglalja, hogy empátikusak vagyunk más járművezetőkkel és gyalogosokkal szemben. Igyekszünk megérteni mások helyzetét és szükségleteit, és figyelünk a környezetünkre, hogy elkerüljük a baleseteket.
- Biztonság első: A jó közlekedési kultúrában a biztonság mindig az első helyen áll. Fontos, hogy mindenki betartsa a biztonsági szabályokat, tartózkodjon az ittas vezetéstől és lemondjon a kockázatos manőverekről.
- Kommunikáció és információátadás: A jó közlekedési kultúrában a járművezetők kommunikálnak egymással és más közlekedőkkel. Ennek lehetnek hang- vagy kézjelzései, valamint a vészvillogó vagy a dudálás használata.
- A jó közlekedési kultúra elősegíti a forgalom simaságát, minimalizálja a baleseteket és növeli a közlekedési rend fenntartását. Minden résztvevő felelősséggel tartozik a közlekedési kultúra előmozdításáért.

***A kulturált közlekedés  
lényege a prevenció, azaz  
a megelőzés!***

# Magyarországi társadalmi helyzet:

## Főbb okok:

- Gazdasági;
- Politikai;
- Oktatási;
- Egészségügyi;
- Stb...



- Ideges, frusztrált;
- „megmondó”, „okoskodó”;
- Elszegényedett;
- Enervált/kiégett;
- Stb, stb...

## A közlekedési kultúra függ:

- a **gazdaság fejlettségétől** (infrastruktúra tervezésére, környezetünk tervezésére, járművezetésre);
  - a **népesség összetételétől**;
  - Illetve a **demokrácia és motorizáció történetében is nagy különbségek** mutatkoznak közöttük.
1. **Kiemelt figyelem a kormányzat részéről** (a közúti közlekedésbiztonság javítására szolgáló források elosztása, intézményesített biztonsági normák);
  2. **Társadalmi ellenőrzés** (a szabályok kikényszerítése, rendőrség és a gépjárművezető oktatók, mint mintaértékű résztvevők);
  3. **Reális és pontos információk** (megbízható baleseti adatok, kulturális minták átadása a gépjárművezető-képzés során, média, stb.)

Az előbbieken ismertetett okok kiváló talajt biztosítanak arra, hogy az emberek a frusztráltságukat a közutakon éljék ki, veszélybe sodorva mások és maguk életét is!

***Magyarországon az egyik  
legnagyobb probléma a  
szabálykövetés tudatos  
megszegése!***

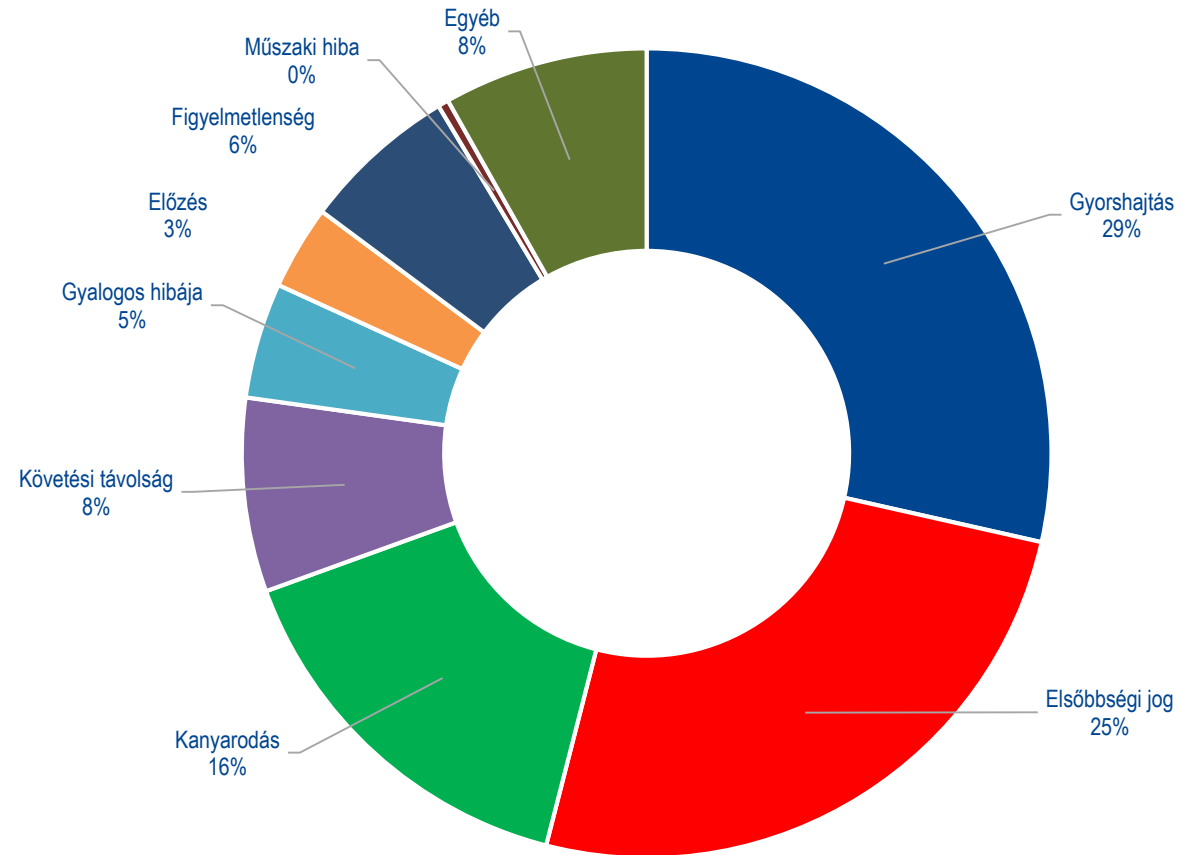


# Mikor találkoztunk legutóbb ilyennel?



Nincs rendőr ...

# Baleseti okok Magyarországon (2022.)



# Magyarországon pontszerű sebességmérés történik



A fix traffipaxok helyét mostanra mindenki ismeri, és sokan legfeljebb az oszlopok közvetlen közelében hajlandók lassítani...



ARH CAM S1

# A gyorsajtás...

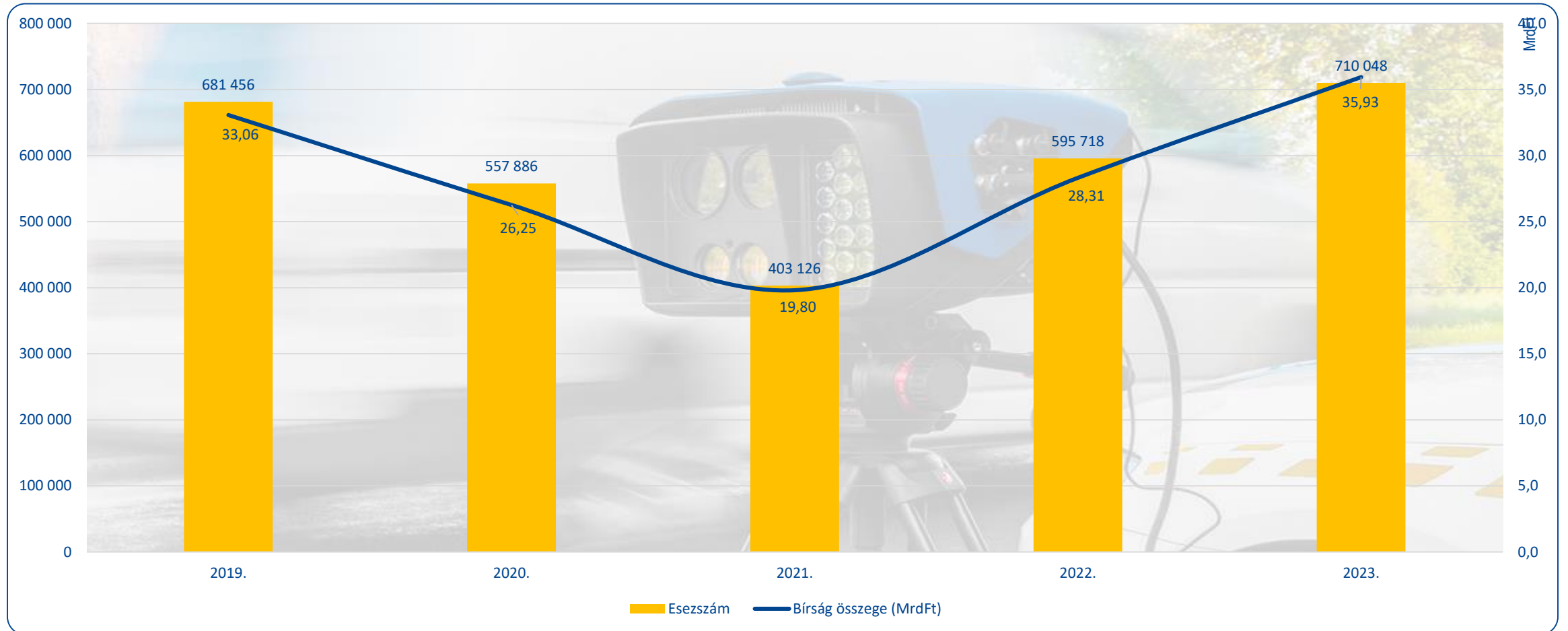
Hazánkban a mobil (nem telepített) sebességmérés napjainkban csak előre megadott pontokon lehetséges (az „új” készülékekkel csak a korábban beregisztrált, engedélyezett GPS koordinátával belőtt helyeken lehet sebességet ellenőrizni). A hatékonyság elősegítése érdekében a **nem megszokott helyen történő ellenőrzés bevezetése/visszaállítása** fontos feladat lenne!

Adott városban, területen mindenki tudja, hol szokott állni a rendőr, hol kell lassítani. Ez egy szempontból jó is, ha egy helyet a közlekedők megszoknak, hogy ott mindig van rendőr, az a hely közlekedésileg biztonságossá fog válni, hiszen ha ott van a rendőr, vagy ha éppen nincs ott, aki ismeri a helyet ott mindig lassan fog menni.

A másik a mozgásban történő sebességellenőrzés, a forgalomban közlekedő civil rendőrautóból történő ellenőrzés. Itt megint a **váratlanság és a meglepetés** lehet a visszatartó erő. Ezek a tényezők még hathatnak a közlekedési morálra.

Az objektív felelősség előnyei mellett van egy hátránya, a nem azonnali szembesülés az ellenőrzéssel és a lebukással. Csak később egy levélben értesítik az üzemeltetőt, aki lehet nem is azonos a vétkes járművezetővel. Nincs meg a kellő visszatartó ereje...

# A gyorsajtás...



2023. évben 19,2 %-kal emelkedett a gyorsajtások száma...

# A gyorsajtás...



## Trafibox

Az országba több helyen kerül telepítésre a Trafibox, melybe nem minden esetben helyeznek el sebességmérő készüléket...

A közlekedésbiztonságra az helyén pozitív hatással van, problémaként jelentkezik, hogy a készülék elhelyezése ismert, így kiszámítható.

## Több országban sikeresen bevezetett átlagsebesség- méréseket!

A világon elsőként **Hollandiában, 1997** végén, az **Utrecht és Amszterdam** közti autópálya három kilométeres szakaszán alkalmazták az akkor még új módszert, amelyben **két érzékelőpont** közt a **távolság, és a megtételekor eltelt idő alapján számítják ki** az egyes elhaladó **járművek átlagsebességét**. Az első holland kísérlet annyira sikeres volt, hogy nemcsak az eredetileg kitűzött célokat, például a **balesetek számának huszonöt százalékos csökkenését érték el** vele, de a **torlódások száma is közel felével csökkent**, ráadásul a **károsanyag-kibocsátás a gázösszetevőtől függően szintén alacsonyabb lett 5–25 százalékkal**. **Hollandiában 2014-ig összesen tizenegy városi és lakott területen kívüli útszakaszon telepítettek újabb átlagmérő pontokat**, de a példát követte **Ausztria** is, ahol **2003-ban**, az **A22-es autópálya Bécshoz közel eső alagútjában építettek hasonló rendszert**. Ott később **harmadával csökkent a személyi sérüléssel járó balesetek száma**, a **halálos és súlyos kimenetelű esetekből pedig kevesebb mint fele annyi történt**.



### Előnye:

- Csökken a balesetek száma;
- Csökken a torlódások száma;
- Csökken a károsanyag-kibocsátás mértéke.

A módszer mára teljesen általánossá vált. **Olaszországban 2900 kilométernyi autópálya-hálózaton működik** hasonló, általában 2-től 40 kilométerig terjedő hosszúságú útszakaszokon. A téma nemzetközi szakirodalma szerint ezeken a helyeken **egy százalék alá csökkent az abszolút gyorsajtások** (amikor nem az útviszonyokhoz, látási, forgalmi viszonyokhoz képest hajt valaki túl gyorsan, hanem átlépi a megengedett legnagyobb sebességet) száma, mert ahol nem lehet lehajtani az útról a két mérőpont közt, ott az átlagolás módszere szinte kijátszhatatlan.

A megoldást alkalmazó országokhoz tavaly áprilisban Írország, majd július végén Szerbia is csatlakozott. Az utóbbi ország ötven legveszélyesebb, egyenként 5–15 kilométeres autópályaszakaszán ellenőriznek átlagszámításos módszerrel, amelyek közül hét Szabadka és Belgrád között található. A rendszer **nemcsak** az autókat és ezek **rendszerét képes azonosítani**, de azt is, hogy **ki vezetett**, illetve, hogy az illető **biztonsági öve be volt-e kötve**, és **volt-e telefon a kezében**. Szerbiában a halálos balesetek tíz százaléka történik autópályán, ezek 40-50 áldozatot követelnek évente, jelentős részben a gyorsajtások miatt. Bár az autópálya alapvetően a legbiztonságosabb úttípus, a nagy sebesség miatt az itt történő balesetek sokszor súlyosak, vagy halálosak.





# Egy kis döbbenet...

2018 nyarán, az M5-ös két szakaszán végzett útfelújítási munkák közelében **60** km/h-ra, illetve **80** km/h-ra csökkentették a sebességhatárokat.



Az Ócsa és Lajosmizse, illetve a Lajosmizse és Kecskemét között kialakított munkaterületeken egy-két héten át felvett adatok szerint **az itt közlekedők kétharmada, bizonyos helyeken pedig 96-98 százaléka szegte meg az átmeneti sebességkorlátozásokat.**

A számítással megállapított átlagsebesség ezeken a helyeken **105 és 115 km/óra** volt, vagyis a többség alig lassított az autópályán megszokott sebességhatár alá, bizonyos esetekben viszont **150-160-nal száguldottak** a munkások közelében.



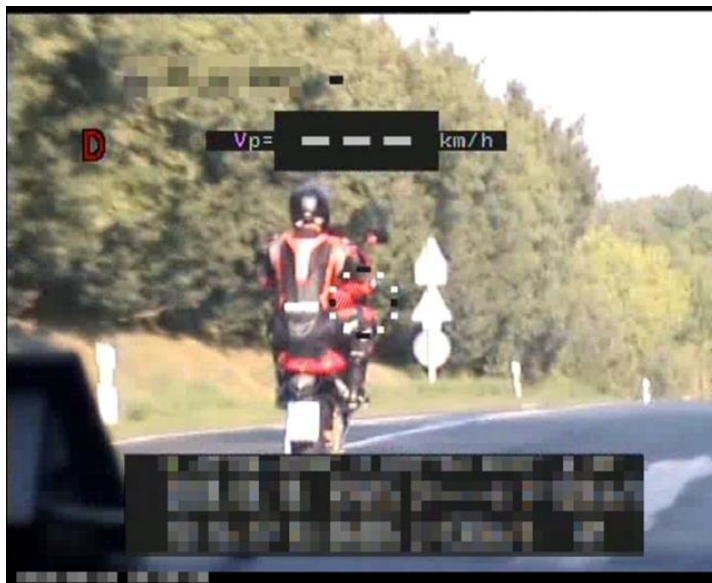
# Érdemes-e kockáztatni???

Adott távolságon nyerhető idő a megengedettnél nagyobb sebesség esetén

Személyautó, motor sebessége	50 km	100 km	150 km	200 km	250 km	300 km	350 km	400 km
130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0
135 km/h	51,3 s; 0,85 perc	102,5 s; 1,71 perc	153,8 s; 2,56 perc	205,1 s; 3,42 perc	256,4 s; 4,27 perc	307,7 s; 5,13 perc	358,9 s; 5,98 perc	410,2 s; 6,84 perc
140 km/h	98,9 s; 1,65 perc	197,8 s; 3,30 perc	296,7 s; 4,94 perc	395,6 s; 6,59 perc	494,5 s; 8,24 perc	593,4 s; 9,89 perc	692,3 s; 11,54 perc	791,2 s; 13,19 perc
145 km/h	143,2 s; 2,39 perc	286,4 s; 4,77 perc	429,7 s; 7,16 perc	572,9 s; 9,55 perc	716,2 s; 11,94 perc	859,4 s; 14,32 perc	1002,6 s; 16,71 perc	1145,9 s; 19,09 perc
150 km/h	184,6 s; 3,07 perc	369,2 s; 6,15 perc	553,8 s; 9,23 perc	738,4 s; 12,3 perc	923,1 s; 15,38 perc	1107,7 s; 18,46 perc	1292,3 s; 21,54 perc	1476,9 s; 24,61 perc
155 km/h	223,3 s; 3,72 perc	446,6 s; 7,44 perc	669,9 s; 11,16 perc	893,3 s; 14,89 perc	1116,6 s; 18,61 perc	1339,9 s; 22,33 perc	1563,3 s; 26,05 perc	1786,6 s; 29,78 perc
160 km/h	259,6 s; 4,32 perc	519,2 s; 8,65 perc	778,8 s; 12,98 perc	1038,4 s; 17,31 perc	1298,1 s; 21,63 perc	1557,7 s; 25,96 perc	1817,3 s; 30,29 perc	2076,9 s; 34,61 perc
165 km/h	293,7 s; 4,89 perc	587,4 s; 9,79 perc	881,1 s; 14,68 perc	1174,8 s; 19,58 perc	1468,5 s; 24,47 perc	1762,2 s; 29,37 perc	2055,9 s; 34,26 perc	2349,6 s; 39,16 perc
170 km/h	325,7 s; 5,43 perc	651,6 s; 10,85 perc	977,4 s; 16,28 perc	1303,2 s; 21,72 perc	1628,9 s; 27,14 perc	1954,7 s; 32,57 perc	2280,5 s; 38,00 perc	2606,3 s; 43,43 perc
175 km/h	356,0 s; 5,93 perc	712,1 s; 11,87 perc	1068,1 s; 17,80 perc	1424,2 s; 23,74 perc	1780,2 s; 29,67 perc	2136,3 s; 35,60 perc	2492,3 s; 41,53 perc	2848,4 s; 47,47 perc
180 km/h	384,6 s; 6,41 perc	769,2 s; 12,82 perc	1153,8 s; 19,23 perc	1538,5 s; 25,6 perc	1923,1 s; 32,05 perc	2307,7 s; 38,46 perc	2692,3 s; 44,87 perc	3076,9 s; 51,28 perc
185 km/h	411,6 s; 6,86 perc	823,3 s; 13,72 perc	1234,9 s; 20,58 perc	1646,6 s; 27,44 perc	2058,2 s; 34,30 perc	2469,9 s; 41,16 perc	2881,5 s; 48,02 perc	3293,1 s; 54,88 perc
190 km/h	437,2 s; 7,29 perc	874,5 s; 14,57 perc	1311,7 s; 21,86 perc	1748,9 s; 29,14 perc	2186,2 s; 36,44 perc	2623,5 s; 43,72 perc	3060,7 s; 51,01 perc	3497,9 s; 58,29 perc
195 km/h	461,5 s; 7,69 perc	923,1 s; 15,38 perc	1384,6 s; 23,07 perc	1846,2 s; 30,77 perc	2307,7 s; 38,46 perc	2769,2 s; 46,15 perc	3230,7 s; 53,84 perc	3692,3 s; 61,54 perc
200 km/h	484,6 s; 8,07 perc	969,2 s; 16,15 perc	1453,8 s; 24,23 perc	1938,5 s; 32,30 perc	2423,1 s; 40,38 perc	2907,7 s; 48,46 perc	3392,3 s; 56,54 perc	3876,9 s; 64,62 perc
210 km/h	527,4 s; 8,79 perc	1054,9 s; 17,58 perc	1582,4 s; 26,37 perc	2109,9 s; 35,16 perc	2637,4 s; 43,96 perc	3164,8 s; 52,75 perc	3692,3 s; 61,53 perc	4219,8 s; 70,33 perc
220 km/h	566,4 s; 9,44 perc	1132,9 s; 18,88 perc	1699,3 s; 28,32 perc	2265,7 s; 37,76 perc	2832,2 s; 47,20 perc	3398,6 s; 56,64 perc	3965,0 s; 66,08 perc	4531,5 s; 75,52 perc
230 km/h	602,0 s; 10,03 perc	1204 s; 20,06 perc	1806,0 s; 30,10 perc	2408,0 s; 40,13 perc	3010,1 s; 50,16 perc	3612,0 s; 60,20 perc	4214,0 s; 70,23 perc	4816,1 s; 80,26 perc
240 km/h	634,6 s; 10,57 perc	1269,2 s; 21,15 perc	1903,8 s; 31,73 perc	2538,5 s; 42,31 perc	3173,1 s; 52,88 perc	3807,7 s; 63,46 perc	4442,3 s; 74,03 perc	5076,9 s; 84,61 perc
250 km/h	664,6 s; 11,07 perc	1329,2 s; 22,15 perc	1993,8 s; 33,23 perc	2658,4 s; 44,31 perc	3323,1 s; 55,38 perc	3987,7 s; 66,46 perc	4652,3 s; 77,53 perc	5316,9 s; 88,61 perc

Forrás: Portfolio

A Budapest-Siófok távolságon, ahol nagyjából 100 kilométeres szakasz tehető meg szabályosan 130 km/h-s sebességgel, kicsivel több mint 10 perc nyerhető, ha valaki 170 km/órával tudja „végigdöngetni” a szakaszt, gázelvele nélkül.



2020. augusztus 10-én kora délután a 8-as számú főúton többek közt „egykerekezett”, és a megengedett legnagyobb sebesség – 90 km/óra – több mint kétszeresével, 236 km/órával is haladt.



Tihanyban, a Kenderföld utcában történt személyi sérüléssel járó baleset 2020. augusztus 11-én 12 óra 35 perckor. Egy autó a menetirány szerinti bal oldali parkolóba akart kanyarodni, amikor összeütközött a vele szemben közlekedő motorkerékpárral. Az ütközést követően motorkerékpár és a vezetője átrepült a gépkocsi felett, majd a motor az útra, a sofőr az árokba esett, melynek következtében a 28 éves férfi súlyos sérüléseket szenvedett. Az autóban nem sérült meg senki. A helyszíni szemle során az elsődleges adatok szerint a motor jóval az adott útszakaszon megengedett legnagyobb sebesség - 30 km/óra – felett haladt.

A szakemberek szerint **muszáj engedményeket tenni az autósoknak, mielőtt bevezetik Magyarországon az átlagsebesség-mérést**, mert a mostani **sebességekultúra** mellett akár a többszörösére ugranának a bírságszámok, amit a rendőrség sem tudna kezelni.

Ilyen engedmény lehetne például a **sebességhatárok felülvizsgálata**, az **útügyi műszaki előírásokban szereplő sebességek újragondolása**, de sokat segítene a **jobban differenciált szankcionálási rendszer**, valamint a jogszabályokban biztosított mentesülések, és kibúvók felszámolása is.

**Az átlagsebesség-mérésen alapuló bírságolás eleinte gigantikus bevételt hozhatna az államkasszának Magyarországon**, ahol a fenti példák alapján a **gyorshajtás valóban normává vált**. Az ilyen rendszerek kialakításának nem lehet ez a célja a **költségvetési bevételek növelése**, hanem sokkal fontosabb, hogy kikényszerítse a szabályok betartását, és jelentősen csökkentse a **gyorshajtásos baleseteket**.



# Mit tesz a BKV Zrt?

A közlekedési kultúra függ:

- Társadalmi kultúrától;
- Vállalati kultúrától;
- Illetve a Közlekedési kultúrához való hozzáállástól.

# Járművezetők szűrése

- Aki már bent van a rendszerben (aktív dolgozó);
- Aki ezt követően kerül be a rendszerben (újfelveételes).

# Újfelvételes járművezetők szűrése

## Előszűrő

- Pieron teszt (figyelemmegosztó);
- Koncentrációs teszt;
- IQ teszt (60 pontos);
- Szóbeli elbeszélgetés.



megfelelés esetén →

Orvosi vizsgálat  
melynek része a munka-pszichológia

Az utolsó elméleti hatósági vizsga után – járműre kerülés előtt kétnapos magatartásformáló tréningen (önismereti teszt, szituációs gyakorlatok) vesznek részt a tanulók, melyet munkapszichológus vezet 8-10 fős csoportokban.

# Aktív járművezetőkkel való törődés

1. Az járművezetők, melyek egy évben több alkalommal is saját hibás esemény részesei, azok automatikusan magatartásformáló tréningre kötelezettek.
2. Konfliktus és stresszkezelő tréninget szervezünk a járművezetők részére:
  - A villamos járművezetők munkakörének tipikus stressztényezői és a hatékony megküzdési stratégiák;
  - Váratlan helyzetek kezelése (szituációs gyakorlat);
  - A stressz fogalma és szerepe életünkben;
  - Fizikai és pszichikai stressz jelek megismerése/felismerése;
  - mit tegyünk, mit ne tegyünk a stresszélmények feloldására;
  - Stresszoldó technikák alkalmazásának gyakorlása;
3. Mentori-rendszer működtetése (első két 2 év);
4. Menetregisztráló berendezések utólagos kiértékelése.



# Magatartásformáló tréningek

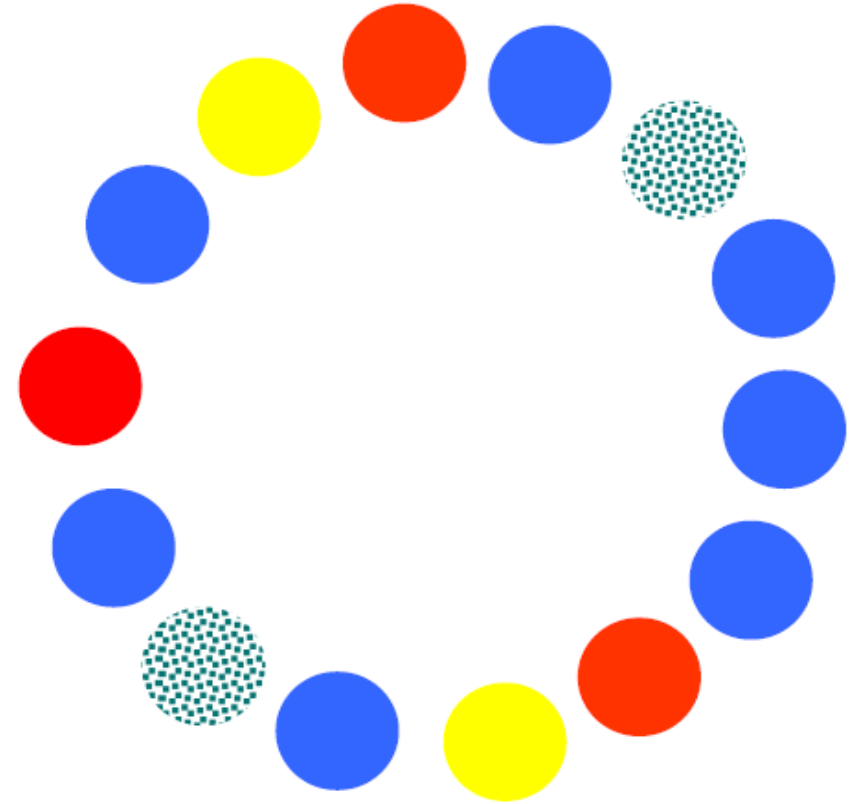
## A foglalkozásokra történő vezénylések szempontjai

- baleseti adatok
- forgalombiztonsági ellenőrzések tapasztalatai
- szolgáltatói attitűd
- munkahelyi vezető(k) szubjektív véleménye



# Tréning szervezeti és működési keretei, alapszabályai

- 2x8 órás foglalkozás,
- 10-12 fő járművezető,
- nők, férfiak,
- 2 foglalkozásvezető,
- anonimitás,
- valamennyi ágazat képviselje magát,
- magatartás korrekció,



# A csoportfoglalkozás főbb elemei, részei

1. bemutatkozás,
2. háttérleltár,
3. közlekedési balesetek elemzése,
4. A BKV Zrt. közlekedésbiztonságával összefüggő aktuális kérdések, a balesetek és szabálytalan munkavégzések bemutatása és az azokkal szorosán összefüggő következmények feltárása,
5. mit várok el mint utas a közösségi közlekedési járművezetőtől?
6. összegzés, értékelés,

**A tréningek eredményeként az azokon résztvevő járművezetők a későbbiekben kevesebb alkalommal vétének a szabályoknak!**

# Miért van erre szükség?

Az agresszív járművezető előbb-utóbb balesetveszélyes helyzet részese lesz:

- Hirtelen irányváltás;
- Balesetveszélyes helyzetet teremthet;
- Hirtelen vészfékezést eredményezhet.

# Mit tegyünk?

Ne feledjük, hogy a közlekedés során tanúsított **helyes magatartás a gyermekkortól kezdődően folyamatos társadalmi tudatformálással érhető el!** Minden közlekedési képzésen – legyen szó akár egyszerű kategóriás elméleti, vagy közlekedési szakember képzésről – az elsők között merül fel a közlekedés nagy hármasság egysége, amely egyben a közlekedésbiztonság fokozására irányuló erőfeszítések három alapvető befolyásoló tényezője is. Ezek:

- Ember;
- Jármű;
- út és környezete.

E hármasság egység az, amely körül a közlekedésbiztonság fejlesztése forog, és amelynek középpontjába az emberi tevékenység áll, hiszen ez az, amely a másik kettőt alapvetően befolyásolhatja. Az évtizedek óta tartó tudatos közlekedésbiztonsági fejlesztések, az osztott pályás gyorsforgalmi utak, lakott területen kívül vezető elkerülő rendszerek, a forgalmas útkereszteződések jelzőlámpás kiépítése, körforgalmak kialakítása, mind-mind a közlekedő ember megóvását szolgálják.

# Gyermekkorban kell elkezdeni...



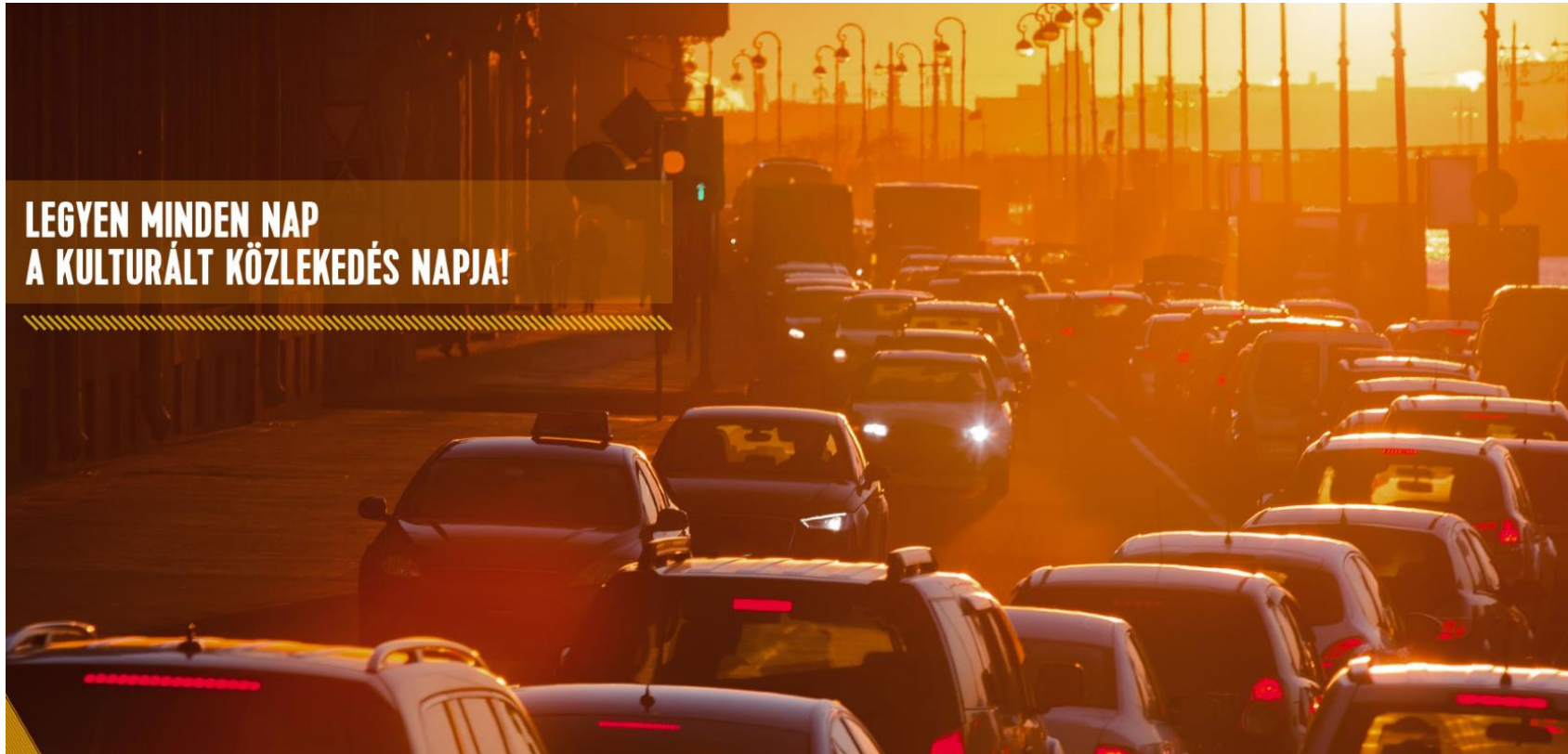


Ripacsok – Kern András, Garas Dezső

*Egyedül nem megy...*

*Ez hatványozottan igaz a  
közlekedési kultúrára!*





***Köszönöm a megtisztelő figyelmüket!***